

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.

Four-stroke boosted fuel injection IC engine - has additional ports for inlet and exhaust in cylinder wall as in two-stroke engine

Patent Assignee: KOVACS E (KOVA-I)

Inventor: KOVACS E

Number of Countries: 001 Number of Patents: 001

Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Main IPC	Week
DE 3335962	A	19850502	DE 3335962	A	19831004		198519 B

Priority Applications (No Type Date): DE 3335962 A 19831004

Patent Details:

Patent	Kind	Lat	Pg	Filing Notes	Application	Patent
DE 3335962	A		4			

Abstract (Basic): DE 3335962 A

The four-stroke piston i.c. engine with fuel injection in the cylinder is provided with inlet and exhaust valves in the cylinder head, as usual, and with additional inlet and exhaust ports in the cylinder wall which are opened near BDC as in a two-stroke engine.

The inlet ports are connected to a common charger compressor. It is claimed that improved exhaust discharge and air charging result in substantially reduced fuel consumption and harmful emission.

USE - Instead of two-stroke engine for motorcycle, lawn mower, chain saw etc.

0/0

Title Terms: FOUR; STROKE; BOOST; FUEL; INJECTION; IC; ENGINE; ADD; PORT; INLET; EXHAUST; CYLINDER; WALL; TWO-STROKE; ENGINE

Derwent Class: Q52

International Patent Class (Additional): F02B-023/00

File Segment: EngPI

⑨ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑩ Offenlegungsschrift
⑪ DE 3335962 A1

⑤ Int. Cl. 3:
F02B 23/00

② Aktenzeichen: P 33 35 962.8
③ Anmeldetag: 4. 10. 83
④ Offenlegungstag: 2. 5. 85

⑥ Anmelder:
Kovacs, Emil, 7500 Karlsruhe, DE

⑦ Erfinder:
gleich Anmelder

⑧ Viertaktmotor (Kovacs Motor)

DE 3335962 A1

DE 3335962 A1

3335962

1. Innenverbrennungsmotor (Explosionsmotor) mit vier Arbeitsstufen, dadurch gekennzeichnet, daß diese Motor am Zylinderkopf und am Zylinderwand Einlass- und Auslasskanäle hatt.

Der ~~xxxx~~ Viertaktmotor ist für jeden Kraftstoff geeignet.

Der ~~xxxx~~ Viertaktmotor zeichnet sich durch einen niedrigen Kraftstoffverbrauch, und eine hohe Umweltfreundlichkeit aus.

3335962
Viertaktmotor (~~Karosse-Motor~~)

Die Erfindung betrifft einen Hubkolbenmotor mit vier Arbeitstakten und eignet sich hauptsächlich für den Antrieb von Motorräder, Kreinkrafträder, Rasenmäher, Kettensäge, Geräte, Pumpen, usw.

Zweck der Erfindung ist den Zweitaktmotor unrentabel zu machen, erstens wegen der ~~zustand~~, daß der Zweitaktmotor mit mischung Betrieben werde, (Benzin + Oel) zweitens wegen der hohen Verbrauch, und drittens wegen der hohen Umweltverschmutzung. Dies geschieht dadurch, erstens daß diese Viertaktmotor mit reinem Kraftstoff Betrieben werde. Hauptsächlich aber dadurch, daß bei diese Motor der Verbrennungsraum nach jedem Arbeitstakt auf das optimalste entleert werde.

Der Zweitaktmotor entleert den Verbrennungsraum dadurch, daß die frische Gase aus der Kurbelgehäuse durch die durchlasskanäle in dem Verbrennungsraum gelangt, und die verbrannten Gase hinausdrückt. Dieses forgang ist sehr unvollständig. Dies kann durch tuning verbessert werden. Allerdings das dadurch erreichte ist nicht das optimale.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, den Verbrennungsraum soweit zu entleeren wie es nur möglich ist.

Diese Aufgabe werde erfindungsgemäß in folgender weise gelöst: Der Motor werde mit eine Einlassventill und eine Auslassventill in dem Zilinderkopf gebaut, und eine Auslasskanal zusätzlich das geöffnet ist wenn der Kolben am unteren totenpunkt angekommen ist. (Genau wie das Auspuffkanal eines Zweitaktmotors) Ebenfalls zwei öfnungen als einlassöffnung. (Genau wie der Durchlasskanal der Zweitaktmotore in das Zilinder mündet) Auspuffkanal am Zilinderkopf und am Zilindermitte münden zusammen. Einlasskanal am Zilinderkopf und am Zilindermitte münden in eine Gebläse.

Die Arbeitsweise werde folgender maße Verrichtet:

-3-

3335962

Z.

Wenn der Kolben am unteren totenpunkt angelangt ist, werde durch das untere Einlassöffnung luft in das Zylinder hineingeschoben. Diese menge luft ermöglicht eine reinigung des Zylinders entsprechend des Zweitaktmotors. Durch das weitere drehung des Motors bewegt sich der Kolben nach oben, und werde das Auspuffventill geöffnet und die verdünnte restauspuffgase werden mit entsprechende menge frischluft zweitesmahl hinausgeschoben. Jetzt werde der Einlassventill geöffnet, und während der Kolben sich nach unten bewegt, strömt luft in das Zylinder. In den Bereich des Auspuffkanals strömt sogar luft hinaus, verstärkt die einströmende luft das durch den einlasskanal am unteren ende des Zylinders hinein strömt.

Auf diese weise werde das Zylinder vollständig von sämtlichen verbrannten Gase gereinigt. An der stand als der Kolben am unteren totenpunkt angekommen ist, werde der Einlassventill geschlossen. Jetzt bewegt sich der Kolben nach oben, und nach dem das untere Auslasskanal geschlossen ist werde Kraftstoff eingespritzt. Von das art des Kraftstoffes abhängig werde nach erfolgtem Verdichten gesündet, oder mündet sich selbst.

Die erzielbaren Vorteile des ~~xxxx~~ Viertaktmotors liegen darin, daß durch die optimalste Reinheit des Luft-Gasmisches die im Kraftstoff enthaltene Energie ebenfalls auf das optimalste genutzt werden kann. Weiterhin entsteht die sauberste Verbrennung und damit eine Umweltfreundlichkeit, die man sich nur wünschen kann. Die Kraftstoffersparniss wird auf über 50% geschätzt.

Auf ein Ausführungsbeispiel wird verzichtet. Die beschreibung alleine muss für einen Fachmann genügen eine ~~xxxx~~ Viertaktmotor zu bauen.